

DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE.

Rok XVII Wilno, dnia 22 marca 1937 r. Nr 5.

SPIS TREŚCI:

Część A.

Sprawy służby mechanicznej.

Sprawy służby drogowej.

Część A.

SPRAWY SŁUŻBY MECHANICZNEJ.

30.

Okólnik dyrekcji o.k.p. z dn. 19 stycznia 1937 r. Nr 28 w sprawie kierowania wagonów osobowych do naprawy.

Dla zrealizowania racjonalnej organizacji pracy w warsztatach głównych, zachodzi potrzeba planowego dostarczania do tych warsztatów stosownej ilości wagonów osobowych P. K. P. dla napraw okresowych, a to dla umożliwienia ciągłej pracy w tych warsztatach.

W związku z tym przez dyrekcję będzie wysyłany każdo-miesięcznie numeryczny wykaz wagonów ze wskazaniem dat, w jakich wagony powinny wejść do warsztatów w Łapach względnie w Brześciu Polesk. dla naprawy.

Po otrzymaniu tego wykazu, należy odszukać wagony, numery których będą wskazane w tym wykazie, i następnie na 3 dni przed datą wejścia do warsztatów wagony te zaopatrzyć w odnośne nalepki ze wskazaniem punktów: wysyłającego i docelowego, i skierować je do warsztatów.

W razie niewysłania wagonu przez stację do warsztatów przeznaczenia należy telefonicznie powiadomić o tym dyrekcję (dział wagonowy).

Powyższe dyrekcja poleca podać rewidentom do wiadomości i ścisłego przestrzegania.

Nr. II/3-a—12/8/37.

31.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 5 lutego 1937 r. Nr 29 o zapobieganiu wypadkom psucia się parowozów w drodze i opóźniania z tych powodów pociągów.

W ostatnich czasach niepomiernie wzrosła ilość wypadków i opóźnień pociągów pasażerskich. Większość wypadków, które spowodowały opóźnienia, powstała z winy pracowników służby mechanicznej. Wypadki te miały miejsce wskutek:

1) wytopienia panewek osiowych-wagonowych,
2) zamrożenia węży ogrzewczych (wagonów), łączników, przewodów,
3) czyszczenia paleniska i braku pary,
4) późnego wydania parowozu do pociągu,
5) wytopienia panewek korbowych i wiązarowych,
6) braku wody w tendrze (nie nabranie),
7) zamrożenia pompy rur wodnych inżektora,
8) samohamowania,
9) rozerwania pociągu,
10) obluzowania rury dolotowej, przeparowania pokrywy suwakowej, zepsucia riccour'a, pęknięcia krzyżulca, pęknięcia śruby naciągowej,
11) psucia się motorów (wagonów motorowych).

Z przeprowadzonych doraźnie dochodzeń wynika, że wypadki te powstały z powodu niedbalstwa, bierności, niezaradności i opieszałości drużyn parowozowych, rewidentów, i motorniczych, oraz wskutek źle wykonanej naprawy, źle przeprowadzonej rewizji, lekceważenia przepisów i braku należytego dozoru.

Zwracając na powyższe uwagę, dyrekcja poleca naczelnikom i zawiadowcom parowozowni:

— uregulować niezwłocznie bieg pociągów pasażerskich przy pomocy wszelkich dostępnych środków,

— dążyć do zmniejszenia ilości wypadków przy pomocy wszystkich sobie podległych pracowników,

— zwrócić szczególną uwagę na parowozy przychodzące z drogi i podczas trwania mrozów, stawiać je do remizy dla dokładnego obejrzenia,

— zwiększyć nadzór nad remontem wagonów osobowych i parowozów, oraz nad dokonywaną rewizją części parowozowych,

— rozciągnąć stały nadzór nad biegiem pociągów i czynnościami drużyn parowozowych, poddając je kontroli maszynistów-instruktorów.

Dyrekcja uprzedza, że w razie powtarzania się opóźnień i wypadków z przyczyn tak karygodnych, jak np. brak wody lub pary, będzie pociągać do odpowiedzialności administrację parowozowni. W związku z tym, dyrekcja poleca zaostrzyć kary, stosując, zwłaszcza gdy zostało ustalone niedbalstwo, bierność i opieszałość,—kary dyscyplinarne i wycofując winnych z obsługi pociągów na pewien okres.

Nr. II-a—10/60/37.

32.

Okólnik dyrektora k. p. z dn. 29 stycznia 1937 r. Nr 30 w sprawie dokładnego sprawdzania przedmiotów zaopatrzenia wagonów i pociągów ratunkowych.

Z uwagi na doniosłość zadań pogotowia ratunkowego, polecam niezwłocznie przeprowdzić inspekcję stanu wszystkich pociągów ratunkowych.

Inspekcję przeprowadzą naczelnicy i zawiadowcy parowozowni, naczelnicy oddziałów drogowych i lekarze rejonowi, każdy w zakresie swojej służby, w kierunku zbadania należytego stanu wszystkich wagonów wchodzących w [illegible] pociągów ratunkowych, należytego wyposażenia pociągów w szczególności w nosze i skrzynki ratunkowe, stanu ich zaopatrzenia materiałowego i gotowości do użycia.

Poza tym zawiadowcy stacyj zbadają stan kompletów (skrzynki typu B i nosze), przyrządów ratunkowych na stacjach kolejowych pod względem wyposażenia i gotowości do użytku.

Komisje złożone z naczelników oddziałów, naczelnika lub zawiadowcy parowozowni, zawiadowcy stacji i lekarza rejonowego zba-

dają niezwłocznie celowość rozmieszczania pociągów ratunkowych (wagonów ratunkowych pomocniczych) w miejscach postoju i gotowość do natychmiastowego ich uruchomienia,

Wszelkie zauważone braki i niedokładności winny być niezwłocznie usunięte.

Ponieważ głównym zadaniem przy wypadkach kolejowych jest niesienie jak najszybszej pomocy osobom poszkodowanym, obowiązkiem zawiadowcy stacji jest umożliwić wszelkimi dostępnymi środkami (drezyna samochodowa, parowóz, drezyna ręczna, samochód, konie i t. p.) najszybszy dojazd do miejsca wypadku lekarzom rejonowym i pomocniczemu personelowi lekarskiemu z materiałem ratunkowym, szczególnie w tych przypadkach, kiedy wcześniejsze wysłanie personelu sanitarnego nie spowoduje, przez zajęcie toru, opóźnienie w wysłaniu całego pociągu ratunkowego.

Obowiązkiem lekarza rejonowego jest po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku porozumieć się niezwłocznie z zawiadowcą stacji co do uzyskania środków lokomocji i niezwłocznie udać się na miejsce wypadku z pomocniczym personelem lekarskim i środkami opatrunkowymi (skrzynki typ. B).

W przypadkach, kiedy odległość miejsca wypadku od miejsca stacjonowania lekarza rejonowego jest mniejsza aniżeli od miejsca postoju pociągu ratunkowego, obowiązkiem zawiadowcy stacji jest zawiadomić o wypadku, niezależnie od oczekiwania na pociąg ratunkowy, najbliżej stacjonowanego lekarza rejonowego i umożliwić mu przybycie na miejsce wypadku wraz z personelem pomocniczym i materiałem opatrunkowym.

Nr IV-26-5/6/37.

33.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 20 lutego 1937 r. Nr 31 o utrzymywaniu w gotowości do wyjazdu z miejsca postoju wagonów i pociągów ratunkowych.

Stwierdzono, że wagony pociągów ratunkowych, wbrew § 2 przepisów o pociągach ratunkowych M-38, bywają zastawione szeregiem wagonów, co uniemożliwia natychmiastowe ich uruchomienie w razie wypadku.

Wobec tego Dyrekcja poleca naczelnikom i zawiadowcom parowozowni oraz naczelnikom oddziałów ruchowo-handlowych pod osobistą ich odpowiedzialnością, sprawdzić i dopilnować, aby wagony pociągów ratunkowych były spięte i postawione na ustalonych miejscach (nie zastawione) tak, aby w każdej chwili bez zwłoki mogły być wykorzystane.

Dyrekcja uprzedza, że w razie zaniedbania powyższego, winnych będzie pociągać do surowej odpowiedzialności.

Nr II. 2a. 9/2/37.

34.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 20 lutego 1937 r. Nr 32 o kontrolowaniu pracy i czynności dyspozytorów parowozowni.

Zauważono, że dyspozytorzy parowozowni nie stosują się do przepisów o gospodarce parowozowej i instrukcji dla dyspozytorów, a mianowicie, nie prowadzą wymaganych przepisami książek i wykazów, skutkiem czego, przy wzmożonym ruchu i wzroście zapotrzebowania, tracą orientację i często nie wiedzą ile posiadają drużyn parowozowych, lub gdzie znajdują się własne lub przydelegowane parowozy.

Dla uregulowania tej sprawy dyrekcja poleca:

1) częste sprawdzanie pracy dyspozytorów,

2) sprawdzanie prowadzonego przez nich dziennika raportów i innych podanych niżej wykazów i książek,

3) zwracanie bacznej uwagi na ich orientację, decyzje i wydawanie polecenia.

Na nieodpowiednich, opieszałych i niedbałych dyspozytorów należy przedstawiać dyrekcji wnioski o zmianę ich na bardziej sprężystych i zdolnych.

Dyrekcja nadmienia, że równocześnie wydano polecenia prawdzania pracy dyspozytorów przez kontrolerów.

Dyspozytorzy parowozowni poza wykonywaniem bezpośrednich czynności obowiązani są prowadzić:

1) kontrolę godzin pracy (wzór M 41),
2) książkę zarządzeń,
3) książkę odjazdu i przyjazdu (wzór M51),
4) kontrolę prowadzenia przez maszynistów książki odpoczynku drużyn parowozowych, wzoru zał. N. 18 gosp. parow.,
5) dzienny raport (wzór M 53),
6) dekadowe sprawozdanie parowozowni o pracy parowozów (wzór M 39),

Załącznik do okólnika Nr 32.

Dziennik dyżurów dyspozytorów parowozowni.

Dnia ....

Sytuacja parowozów.

Parowozy czynne:

gotowe do ruchu ....

....

....

ochłodzenie ....

mycie ....

w pociągach		na przetokach	par. własne w delegacji	parow. przydeleg. obce	w zapasie
osobowych	towarowych				

Parowozy chore:

w oczekiwaniu naprawy				w naprawie w parowoz.			
głównej	średniej	wypadk	bieżącej	bieżącej	średniej	głównej	wypadk.
				w warsztatach obcych			

Sytuacja drużyn.

Drużyny gotowe do drogi		chorzy	urlopowani	dr. zapasowe
maszyniści	pomocnicy			

Sprawozdanie z dyżuru.

Sprawozdanie	Data	godz.	min.	Podpis przyjmując. dyżur	Podpis zdającego dyżur.

Zarządzenie administracji:

....

....

....

....

....

7) kontrolę przebiegów między naprawami główną i średnią (z form parow),
8) na każdą dobę dziennik dyżurów dyspozytorów parowozowni w/g. załączonego wzoru.

Ponadto winni utrzymywać w stanie aktualnym tablice w/g. wzoru podanego przez dyrekcję oraz obowiązkowo wywieszać do wiadomości maszynistów wyniki premii opałowych.

Nr II. 2a 15/23/37.

35.

Okólnik dyrekcji o.k.p. z dn. 10 marca 1937 r. Nr 33 o postępowaniu przy obsłudze parowozów i parników na torach odcinków zelektryfikowanych i na zelektryfikowanych stacjach Węzła Warszawskiego.

Na torach odcinków zelektryfikowanych i na zelektryfikowanych stacjach Węzła Warszawskiego, a zwłaszcza na stacji Warszawa Główna, przewody sieci trakcyjnej zawieszone są na wysokości 4,85 metra.

W czasie postoju parowozów i parników na tych torach następuje uszkodzenie przewodów sieci trakcyjnej wskutek nagrzewania się ich od płomieni względnie gorących spalin, wydobywających się z kominów parowozów i wagonów ogrzewczych.

W celu zabezpieczenia tych przewodów od uszkodzeń poleca się pouczyć maszynistów i palaczy parników, aby w tym czasie nie używali dmuchawek oraz nie dorzucali węgla do paleniska. Przed dojazdem do tych stacyj maszyniści i palacze parników powinni należycie przygotować paleniska i wytworzyć dostateczną ilość pary.

Prócz tego maszyniści przy wjeździe na tory Węzła Warszawskiego, gdzie są przewody elektryczne trakcyjne, winni tak zatrzymywać pociągi i parowozy (przede wszystkim na dworcu głównym), aby komin parowozu nie znajdował się bezpośrednio pod którymkolwiek z izolatorów sieci, ze względu na pokrywanie się ich warstwą sadzy przewodzącej prąd, oraz wadliwe działanie spalin przy wysokiej temperaturze.

W związku z powyższym uchyla się pismo Nr II/3-b. 36/7-37 z dn. 15/II-37 r. i Nr. II/2-e 14/9-37 z dnia 24/II-37 r.

Nr. II. 36/VI-37.

36.

Okólnik dyrekcji o.k.p. z dn. 10 marca 1937 r. Nr 36 o zabezpieczaniu trzonów zderzakowych wagonów towarowych od wypadania.

Stwierdzono, że do stacyj granicznych nadchodzą często ładowne wagony towarowe bez zabezpieczenia trzonów zderzakowych od wypadania, co może spowodować w myśl art. III § 5 D2. Umowy R. J. V. nieprzyjęcie ich przez koleje państw obcych.

Wobec powyższego na skutek depeszy Ministerstwa Komunikacji N. MW 3223 z dnia 1 marca 1937 r. Dyrekcja poleca wzmocnić nadzór nad stanem wagonów towarowych wogóle, a zwłaszcza wyznaczanych pod ładunek zagranicę, oraz przypomnieć rewidentom, że wysyłanie wagonów z usterkami technicznymi jest niedopuszczalne.

W każdym poszczególnym wypadku nadsyłania wagonów towarowych bez zabezpieczenia trzonów zderzakowych od wypadania należy zawiadamiać dyrekcję (wydział mechaniczny), podając numer wagonu, datę wejścia, numer pociągu i stację wysłania, a to dla ustalenia winnych i pociągnięcia ich do odpowiedzialności.

Nr. II/3-a 22/7-37.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ.

37.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 18 lutego 1937 r. Nr 34 o postępowaniu w wypadku uszkodzenia zamka zwrotnic.

W wypadku stwierdzonego uszkodzenia zamka zwrotnicowego, wskutek rozprucia przez tabor zamkniętej zwrotnicy, Dyrekcja poleca stosować następujący tryb postępowania:

1) o uszkodzeniu zamka zwrotnicowego, dyżurny ruchu, po dokonaniu zapisów w odnośnych książkach, powiadamia telefonicznie właściwego zawiadowcę odcinka sygnałowego, a w razie jego nieobecności montera sygnalizacji,

2) monter na podstawie otrzymanego, od zawiadowcy odcinka sygnałowego, polecenia, z zachowaniem postępowań zawartych w załączniku 12 przepisów R 35, ustawia nowy zamek z posiadanej rezerwy, a uszko-

dzony przekazuje zawiadowcy odcinka sygnałowego,

3) zawiadowca stacji wspólnie z zawiadowcą odcinka sygnałowego sporządza akt o uszkodzeniu zamka, wyszczególniając wszystkie towarzyszące okoliczności, jednakże bez określenia kosztów naprawy i przeprowadza dochodzenie celem ustalenia winnych,

4) zawiadowca odcinka sygnałowego, po oplombowaniu uszkodzonego zamka, wraz z krótkim opisem uszkodzenia, wysyła zamek do warsztatów sygnałowych w celu określenia kosztów i terminu jego naprawienia,

5) po otrzymaniu z warsztatów sygnałowych danych dotyczących wysokości kosztów naprawy, zawiadowca odcinka sygnałowego podaje dane te do wiadomości oddziału drogowego i zawiadowcy stacji w celu dalszego postępowania t. j. ściągnięcia z winnych całkowitych lub częściowych kosztów naprawy, zależnie od wyników dochodzenia,

6) kwoty ściągnięte z winnych winne być odnoszone na „Dochody Kolei" Dz. 2 Rz. 2 § 15 poz. 3,

7) celem ustalenia strat kolei podobny tryb postępowania należy stosować w wypadku uszkodzenia i innych urządzeń bezpieczeństwa z winy pracowników kolejowych.

Jednocześnie Dyrekcja odwołuje wszystkie inne okólniki w powyższej sprawie wydane.

Nr III-b/18/23/37.

Adres Redakcji i Administracji:

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, ul. Słowackiego Nr 14.
Biuro Personalne pokój Nr 108, telefon Nr 8 (przez centralę D. O. K. P.).

Warunki prenumeraty:

Prenumerata wynosi w kraju:
Kwartalnie zł 2. półrocznie zł 4. rocznie zł 8.
Cena każdego numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dziennika Zarządzeń
Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Cena ogłoszeń:

Od wiersza — zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Druk. Państw. w Wilnie. Nr 412. III-37. 1000.